



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.830, DE 2022

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a fim de dispor sobre bilhete nacionalmente integrado de transporte público.

Autor: Deputado Kim Kataguiri

Relator: Deputado Diego Andrade

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.830, de 2022, de autoria do Deputado Kim Kataguiri, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para prever integração e compatibilidade nacional entre sistemas de pagamento de tarifa e instituir sistema unificado de pagamento tarifário aplicável aos diferentes modais de transporte público oferecidos pelos entes federativos .

Em síntese, a proposição determina que os diferentes modais de transporte público tenham sistema unificado de pagamento de tarifa, a ser definido pela União quanto à tecnologia adotada, preservando formalmente a competência do ente federativo responsável para fixação da tarifa e prevendo uso por meio eletrônico, aplicativo, cartão inteligente ou tecnologia similar .

O texto também acrescenta à Política Nacional de Mobilidade Urbana comandos voltados à compatibilidade entre sistemas de pagamento e atribui à União papel de organização e coordenação de sistema único e integrado de pagamento de tarifa de transporte público urbano, estabelecendo vacatio legis de quatro anos .

Na justificação, o autor sustenta que a medida buscaria reduzir dificuldades enfrentadas por usuários que transitam entre diferentes municípios, especialmente em regiões metropolitanas, em razão da existência de sistemas distintos de bilhetagem .

A matéria foi distribuída às Comissões de Desenvolvimento Urbano (CDU) e de Viação e Transportes (CVT), para análise de mérito, e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), para exame de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, sob o rito de tramitação ordinária e regime de





CÂMARA DOS DEPUTADOS

apreciação conclusiva, nos termos do art. 24, inciso II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Nesta Comissão, esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A proposição parte de objetivo compreensível, ao pretender facilitar a experiência do usuário do transporte público por meio de maior interoperabilidade entre meios de pagamento. Contudo, no exame de conveniência e oportunidade legislativa afeto a esta Comissão, o Projeto de Lei nº 1.830, de 2022, não se mostra solução adequada para o setor de transportes .

Em primeiro lugar, o projeto avança sobre esfera material cuja disciplina está diretamente vinculada à organização e à prestação dos serviços públicos de transporte coletivo pelos entes competentes. A Constituição atribui aos Municípios a organização e a prestação dos serviços públicos de interesse local, incluído o transporte coletivo, de caráter essencial, e o arranjo institucional da mobilidade urbana foi estruturado justamente para respeitar a autonomia federativa de União, Estados, Distrito Federal e Municípios .

Embora o projeto de lei alegue que a União não interferirá na tarifa cobrada por cada ente federativo, o modelo proposto ultrapassa a mera definição de diretrizes gerais e se insere em um aspecto operacional crítico da prestação do serviço: a gestão do sistema de arrecadação e pagamento tarifário. Este componente é fundamental, e não acessório ou neutro, pois está intrinsecamente ligado à própria estrutura administrativa, regulatória e contratual do serviço, seja ele concedido ou prestado diretamente. Consequentemente, tem implicações diretas sobre o controle de receitas, a fiscalização, a tecnologia utilizada, a integração local e o equilíbrio econômico-financeiro da operação.

Também não parece adequado concentrar na União a definição da tecnologia a ser utilizada em um sistema nacional integrado para realidades urbanas extremamente distintas. Os sistemas de transporte coletivo no País apresentam diferenças estruturais relevantes quanto à escala, aos modais, ao estágio de digitalização, à modelagem contratual e às soluções já implementadas por Estados e Municípios, de modo que a uniformização legal rígida tende a gerar dificuldades de adaptação, custos de transição e perda de flexibilidade regulatória .

Além disso, a arrecadação tarifária está intimamente ligada aos contratos de concessão e permissão e às competências do poder concedente para regulamentar as condições de prestação do serviço. A imposição legal de um sistema nacional de





CÂMARA DOS DEPUTADOS

pagamento, concebido e coordenado fora da esfera do ente titular do serviço, pode interferir em arranjos contratuais vigentes e em mecanismos locais de fiscalização e gestão, sem que o projeto apresente disciplina suficiente para compatibilizar essa mudança com a realidade das concessões em curso .

Há, ainda, insuficiência de fundamentação empírica para a solução proposta. A justificação do projeto menciona dificuldades experimentadas por usuários em deslocamentos entre municípios, mas não apresenta dados técnicos, dimensionamento do problema, estimativa de custos de implementação, análise de impactos regulatórios ou demonstração de que a centralização nacional da bilhetagem seja o meio mais eficiente e proporcional para enfrentar a questão .

Sob a ótica da política pública de mobilidade, a integração tarifária e operacional em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas já pode ser buscada por instrumentos interfederativos próprios, ajustados às características de cada território. Em vez de favorecer soluções cooperativas e calibradas regionalmente, a proposição substitui a articulação entre entes por um comando nacional uniforme sobre procedimento operacional que depende de pactuação institucional, compatibilidade tecnológica e desenho regulatório local .

O texto também incorre em excessivo detalhamento normativo ao antecipar, em lei federal, características tecnológicas e operacionais de sistema ainda inexistente em escala nacional. Em matéria sujeita à rápida evolução tecnológica, soluções legais fechadas podem produzir obsolescência precoce, insegurança jurídica e necessidade de sucessivas revisões legislativas, quando seria mais prudente preservar espaço para soluções regulatórias e arranjos administrativos progressivos .

Desse modo, embora se reconheça a intenção de simplificar o acesso do usuário ao transporte público, o projeto, tal como redigido, desloca competências, interfere em elementos centrais da gestão dos serviços locais e regionais de transporte coletivo e adota mecanismo nacional uniforme sem demonstração suficiente de sua necessidade, viabilidade e adequação. O resultado potencial é a criação de entraves regulatórios e operacionais superiores aos benefícios concretamente demonstrados pela proposição .

Diante do exposto, no âmbito de competência da Comissão de Viação e Transportes, vota-se pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.830, de 2022 .

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2026.

Deputado Diego Andrade
Relator

